Fünfmast-Vollschiff PREUSSEN, Höhepunkt der Kap Horn Segler

Die PREUSSEN (1902–1910) war ein deutsches Fünfmast-Vollschiff der berühmten Hamburger Reederei F. Laeisz. Der Name auf dem Schiffsrumpf war mit Doppel-S ausgeführt (siehe Foto rechts). Es gibt widersprüchliche Angaben über die korrekte Schreibweise (SS oder ß).

Die PREUSSEN wurde 1902 auf der Werft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde (heute Teil von Bremerhaven) aus hochwertigem Stahl gebaut. Sie war der größte und auch der schnellste der sog. „Flying P-Liner" der Reederei Laeisz, sogar schneller als die Fünfmastbark POTOSI, die sie auf Heimreise im Südatlantik 1906 überholte (einzige verbriefte Begegnung von zwei Rahfünfmastern auf hoher See).

Die Rumpfkonstruktion entsprach dem Dreiinselschiffs-Typ, den F. Laeisz bei allen Vier- und Fünfmast-Rahseglern (*z.B. PAMIR und PASSAT*) bevorzugte. Alle Masten und Spieren mit Ausnahme der Besangaffel waren aus Stahl gefertigt.

Bei der Konstruktion verfolgte man das Ziel, einen wirklich optimalen Frachtsegler zu bauen, der gegen die Dampfer-Konkurrenz bestehen könnte. Dazu mußte das Schiff möglichst groß werden. Als begrenzende Abmessung wurde interessanterweise der „Durchmesser der Großrah in Mastnähe" identifiziert (nach außen hin verjüngt sich die Rah). Von diesem Durchmesser hing nämlich die mögliche Größe des Großsegels ab. Die Abmessungen des Schiffsrumpfes ebenso wie die aller anderen Rahen und Segel müssen dazu in einem bestimmten Verhältnis stehen.

Was war nun der maximal mögliche Durchmesser der Großrah? Sie durfte nicht „dicker" sein als dass die Matrosen beim Segelfestmachen in den Fußpferden stehend sich noch darüber beugen und die Leinwand ergreifen konnten, um sie auf die Rah zu ziehen und dort zu sichern. Also war die Größe des menschlichen Körpers der begrenzende Faktor! Auf diesem Anfangswert beruhte die gesamte Konstruktion des Schiffes.

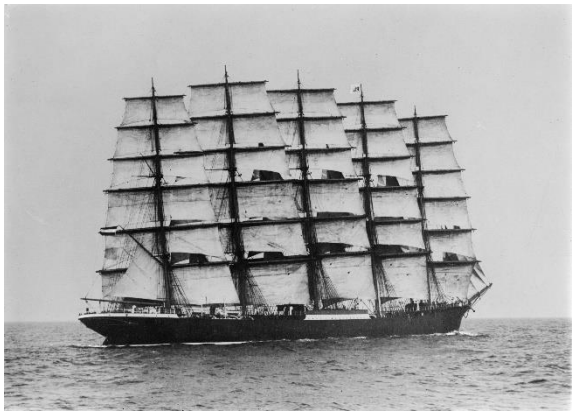
Die Länge der Großrah betrug 32 m, die der Royalrah 16 m. Die Masthöhe vom Deck bis zum Flaggenknopf betrug 68 m.

Die PREUSSEN hatte keine Galionsfigur, sondern stattdessen eine Volute. Das Schiff besaß keinen Hilfsantrieb und also auch keine Schraube. Der Rumpf besaß zwei durchgehende Stahldecks, sie war also einer der wenigen Rahsegler mit Zwischendeck in den Laderäumen. Das Oberdeck war mit Teakholz belegt.

Die Konstruktionsarbeiten wurden vom Technischen Direktor der Tecklenborg-Werft, Herrn Georg Wilhelm Claussen geleitet. Beratend war u.a. Prof. Walter Laas von der Technischen Hochschule Charlottenburg beteiligt (*siehe Montags-Story Nr. 62).*

Die PREUSSEN fuhr als Fünfmastvollschiff ein modernes Standardrigg mit doppelten Mars- und Bramrahen und Royalsegeln, also 30 Rahsegel in sechs Stockwerken verteilt auf fünf Masten. Dazu hatte sie „Jarvis"-Brasswinden an allen Masten (*benannt nach dem schottischen Kapitän John*

C. B. Jarvis, siehe Montags-Story Nr.118). Es gab noch eine Reihe weitere mechanische Hilfsmittel zur Erleichterung der schweren Arbeit an Deck. Die Masten trugen von vorn nach achtern die Bezeichnungen Fock-, Groß-, Mittel-, Laeisz- und Kreuzmast.



Die PREUSSEN war wegen ihrer ausgezeichneten Segeleigenschaften für ein Schiff ihrer Größe gut zu manövrieren. Einen solchen Rahsegler zu handhaben erfordert natürlich einen sehr erfahrenen Kapitän und eine gute Besatzung. Man stelle sich das nicht zu einfach vor. Das war eine hohe Kunst.

Ab Windstärke 8 mußten wegen des Drucks auf die Ruderanlage zwei bis vier Mann das 2 m hohe Doppel-Ruderrad bedienen. Selbst bei Windstärke 9 konnte sie noch wenden (mit dem Bug durch den Wind gehen)! Und schon bei wenig Wind nahm die PREUSSEN je nach Kurs zum Wind bis zu 4 Knoten Fahrt auf (Sie war ein Leicht- UND Starkwindläufer!).

Robert Hilgendorf (*siehe Montags-Story Nr.27*), erster (und legendärer) Kapitän der Fünfmastbark „Potosi“, des bis dahin größten Seglers der Laeisz-Reederei, schlug das Angebot aus, die Schiffsführung zu übernehmen. Er hielt mehr von der Bark-Takelung ohne Rahsegel am Besanmast.

Erster Kapitän wurde Boye Petersen, der von 1902 bis 1909, elf Rundreisen Hamburg – Chile und eine Weltreise mit dem Schiff machte. Dann machte Kapitän Hinrich Nissen bis 1910 zwei Rundreisen und die letzte Fahrt bis Dover.

Zu ihrer Zeit hielten fast alle Seeleute der Welt die PREUSSEN für den schnellsten Segler aller Zeiten. Das war ja auch der Anspruch ihrer Erbauer gewesen. Dafür sprach die nie von einem anderen Segler erreichte Rekordreise nach Iquique in 57 Tagen (1903). Die gleichmäßig hohe Geschwindigkeit ermöglichte dem Schiff zwei komplette Rundreisen nach Chile im Jahr. Dabei spielte aber auch die Land-Organisation von Laeisz eine große Rolle, die für schnellstes Löschen und Laden ohne jede Verzögerung sorgte.

Das beste Etmal von 395 sm wurde am 12. März 1910 im Ärmelkanal erreicht (in Ballast). Das Schiff segelte bei dieser Gelegenheit auf der 12-bis-16-Uhr-Wache die Distanz von 73 sm, das entspricht einer Geschwindigkeit von 18,25 kn (33,8 km/h) und bedeutet, dass sie zeitweise über 20 Knoten gelaufen sein muß.

Auf ihrer Weltreise im Jahre 1908, mit Petroleum von New York nach Japan, nahm Kapitän Petersen zunächst Kurs auf das Kap der Guten Hoffnung. Östlich davon ging er dann durch die 40er und 50er Breitengrade mit den zuverlässigen und starken Westwinden: vom 11. Juli bis 06. August 1908 legte man in 27 Tagen 6.944 Seemeilen (12.860 km) zurück. Das entspricht einem Durchschnitt von 10,72 kn oder 19,7 km/h.

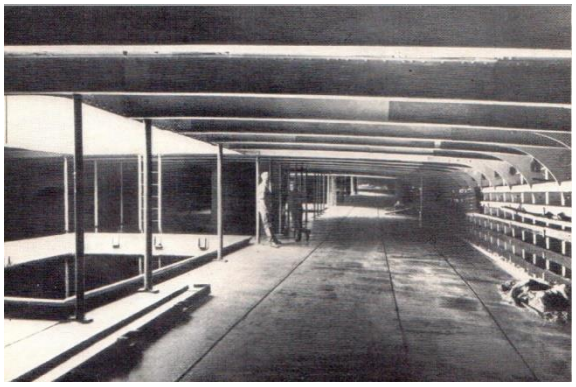
Trotz der überwiegenden Ausreisen nach Chile in Ballast verdiente das Schiff aufgrund seiner wirtschaftlichen Konstruktion Geld. Die Reederei war auch Eigentümer der Salpeterladungen, und konnte diese dann in Europa gewinnbringend verkaufen.

Die ungenügende Auslastung der Ladekapazität bei der Ausreise lag vor allem an der scharfen Konkurrenz der durch den Panama-Kanal gehenden Dampfer. Selbst kleinere Segler haben damals aufgrund des

Niedergangs der Segelschifffahrt oft keine Ladung erhalten.

Die für ihre schnellen Reisen berühmte englische „Cutty Sark“ transportierte circa 1.700 Tonnen mit 35 Mann Besatzung, die PREUSSEN dagegen 7.874 Tonnen mit 45 Mann.

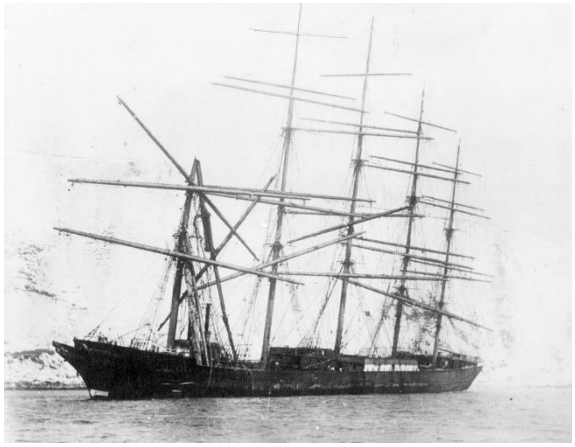
Die PREUSSEN kollidierte am 6. November 1910 im Ärmelkanal mit dem britischen Dampfer „Brighton“, der nachts vorschriftswidrig vor dem Bug des Seglers kreuzte und seiner Ausweichpflicht nicht nachkam. Die PREUSSEN durfte den Regeln gemäß nicht ihrerseits ausweichen!



Blick in das Zwischendeck der PREUSSEN

Die PREUSSEN verlor bei dem Zusammenstoß den Klüverbaum und die Vorbramstenge. Sie war danach nicht mehr manövrierfähig. Ein Versuch, sie mit einem Schlepper in Richtung Westen zu ziehen, scheiterte, als der Wind plötzlich drehte. Nun versuchte man zu ankern, aber beide Ankerketten rissen wegen des stürmischen Windes. Als man das Schiff schließlich mit drei Schleppern in den Hafen von Dover bringen wollte, brachen kurz vor der rettenden Hafeneinfahrt wegen aufkommenden Sturms die Schlepp-Trossen. Während die Besatzung einen Versuch unternahm, das Schiff trotz seines beschädigten Zustands selbständig von der Küste freizusegeln, stieß es auf einen Unterwasserfelsen.

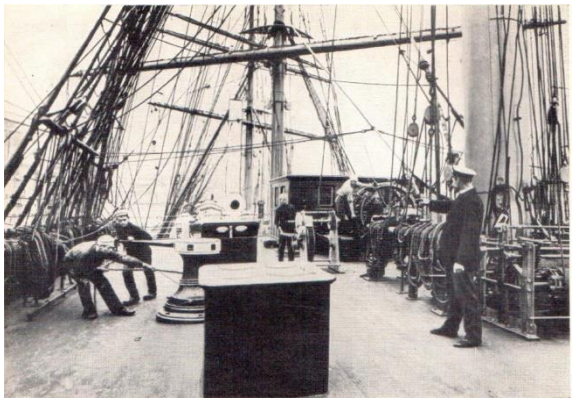
Die PREUSSEN strandete unterhalb der Kreideklippen. Nicht einmal mit zwölf Schleppern gelang es, das Schiff zu befreien. Ein Teil der wertvollen Ladung, unter anderem Klaviere, wurde später geborgen.



Noch im Juni 1911 hoffte man, das Schiff retten zu können. Das Wrack verfiel aber zusehends, und alle Bergungsversuche scheiterten.

Es gab damals unschöne Gerüchte über die englischen Schlepper-Besatzungen. Man sagte ihnen nach, sich nicht mit aller Kraft für die Bergung der PREUSSEN eingesetzt zu haben, weil dieses Meisterwerk der deutschen Schiffbaukunst ihren Neid erregte. Als die „Hanseatic“ 1966 in New York ausbrannte, machte man der örtlichen Feuerwehr ähnliche unbeweisbare Vorwürfe.

Bei der Untersuchung des Unglücks durch das Seeamt Hamburg wurde Capt. Hemings von der „Brighton“ die alleinige Schuld zugesprochen. Er soll sich später in einer Londoner Bar erschossen haben. Ob das wirklich wegen dieses Unfalles geschah, sei dahingestellt.



Das Brückendeck der PREUSSEN. Rechts mit weißer Mütze: Jürgen Jürs, damals noch als 1. Steuermann. Er wurde später zu einem der berühmtesten (und letzten) Kap Horn-Kapitäne.